



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Courriel : konsultationen@bav.admin.ch

Fribourg, le 3 mai 2022

2022-456

Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo) - Consultation

Madame la Conseillère fédérale,

Par courrier du 2 février 2022 votre Département nous a soumis pour consultation le projet de loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo) et nous vous en remercions.

Cette loi règlemente l'établissement et l'utilisation d'une infrastructure de données numériques sur la mobilité (MODI) et de ses deux constituants (qui sont à mettre en place) : l'infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité (NADIM) et le Réseau des transports CH, cartographie de l'ensemble du réseau de transport suisse qui servira de « référence spatiale ». Cette loi prévoit également la création d'un nouvel établissement fédéral : un centre des données sur la mobilité (CDM), en charge de l'élaboration et de l'exploitation de la NADIM.

Tout d'abord, d'une manière générale, nous saluons ce projet et le soutenons. En effet, une bonne infrastructure fédérale de données numériques sur la mobilité et la standardisation du type de données au niveau national permettront l'établissement de nouvelles applications multimodales ou l'amélioration de celles déjà existantes. Cela facilitera l'interconnexion des différents systèmes de transport, favorisera une mobilité multimodale et le report modal des véhicules individuels motorisés vers les transports publics et le vélo. Cependant les expériences faites par les pouvoirs publics en matière de numérisation des données et de projets informatiques appellent à la prudence et à une mise en place progressive de la MODI.

Il manque selon nous, dans le rapport explicatif, une liste des types de données intégrées à la MODI plus exhaustive et détaillée et portant non seulement sur les données de base mais également sur les « données supplémentaires » et les « données personnelles / données personnelles particulièrement sensibles ». Il nous paraît par ailleurs important que les données de fréquentation des transports publics soient intégrées dans la NADIM. Cette intégration permettra un meilleur suivi de la fréquentation et, en cas de surcharge de certaines lignes, de prendre des mesures plus ciblées et plus adaptées. Elle facilitera également la planification de l'offre en transports publics et l'analyse de la demande en général. Cette remarque vaut pour les données permettant d'analyser les flux de trafic.

Il serait également utile de disposer d'un historique des données, par exemple de la fréquentation des transports publics ou des charges de trafic routier afin de pouvoir suivre et analyser leurs évolutions. Nous nous demandons donc si l'historisation des données sera généralisée ; le rapport explicatif n'étant pas très clair sur ce point.

Nous avons par ailleurs des réserves quant au caractère facultatif de la fourniture des données. Un caractère plus contraignant permettra d'avoir une base de données plus complète et intéressante et de développer des applications multimodales efficaces et non lacunaires. Sans une certaine contrainte, la MODI, dont les coûts ne seront pas négligeables, risque de perdre de son utilité ainsi que de son efficacité ; les objectifs poursuivis par ce projet risquent ainsi de ne pas être atteints.

Cela étant dit, nos réponses aux questions posées dans le questionnaire joint à la consultation ont été consignées dans le document annexé.

Nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Olivier Curty, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

L'original de ce document est établi en version électronique

Annexe

—

Questionnaire avec réponses du canton de Fribourg

Copie

—

à Mme Monika Zosso (Office fédéral des transports) monika.zosso@bav.admin.ch ;
à la Direction du développement territoriale, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle et le Service de la mobilité ;
au Service des statistiques ;
au Service du cadastre et de la géomatique ;
à l'Autorité cantonale de la transparence, de la protection des données et de la médiation ;
à la Chancellerie d'Etat.



Consultation - Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)

Questionnaire

Prise de position transmise par : Canton de Fribourg

Orientation générale

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet visant à réglementer le thème des données sur la mobilité dans une nouvelle loi supramodale dont le contenu principal porte sur une infrastructure étatique de données sur la mobilité, afin de contribuer à un système de mobilité efficient ? (cf. art. 1 de la loi et ch. 1.2.1 du rapport explicatif) ?

Oui

Remarques : Voir nos remarques contenues dans la lettre.

Les données sur la mobilité en tant que troisième infrastructure d'importance systémique au même titre que la route et le rail

2. Importance croissante des données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis que les données sur la mobilité (par ex. sur la situation de la circulation et les offres de mobilité existantes) jouent un rôle central dans le fonctionnement des transports et de la mobilité et qu'elles constituent ainsi une troisième infrastructure pour le système de mobilité au même titre que la route et le rail ?
(cf. ch. 1.1.4 du rapport explicatif) ?

Non

Remarques : Les données récoltées dans le cadre de la MODI joueront un rôle très important mais non central. Le rôle central incombe à l'aménagement du territoire et en particulier la concentration de fonctionnalités principales du territoire habité (logement, activités, services, autres activités), aux infrastructures routières, ferroviaires, de voies cyclables, à l'offre en transports publics, etc.

Données sur la mobilité et pouvoirs publics

3. Les données sur la mobilité et leur importance pour les tâches de la Confédération, des cantons et des communes dans le cadre du système de mobilité :

Êtes-vous d'avis qu'une infrastructure étatique de données sur la mobilité permettrait de soutenir la Confédération, les cantons, les communes et les villes dans leurs tâches en matière de mobilité (exploitation de l'infrastructure/ commande des offres) (cf. ch. 1.1.5 du rapport explicatif) ?

Oui

Remarques : Oui pour autant qu'elle ne soit pas lacunaire. Il importe notamment d'y intégrer les données de fréquentation des transports publics et celles permettant d'analyser les flux de trafic routiers (voir nos remarques contenues dans la lettre). Le caractère facultatif de la mise à disposition des données est également à rectifier.

4. Rôle de la Confédération dans le domaine des données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis que la Confédération doit jouer un rôle central afin que les données sur la

mobilité puissent être disponibles de manière fiable et non discriminatoire et donc être mises en réseau plus facilement (cf. ch. 4.1.1. du rapport explicatif) ?

Oui

Remarques : Cependant les expériences passées faites par les pouvoirs publics en matière de numérisation des données et de projets informatiques appellent à la prudence et à une mise en place progressive de la MODI.

Infrastructure de données sur la mobilité (MODI)

5. Principe d'une infrastructure nationale de données dans le domaine de la mobilité (cf. art. 1 et 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun que la Confédération mette à disposition, au moyen de la MODI, une infrastructure de données de base pour une meilleure utilisation des données sur la mobilité (livraison, mise à disposition, échange, liaison, acquisition), afin de pouvoir exploiter et utiliser les capacités d'infrastructure de manière plus efficace et de proposer des offres mieux adaptées aux besoins des clients finaux ?

Oui

Remarques : -

6. Flexibilité de la MODI (cf. art. 4 de la loi et ch. 4.1.4 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse, au vu des développements actuels, compléter si besoin la MODI par des éléments supplémentaires, en plus de la NADIM et du Réseau des transports CH ?

Oui

Remarques : Il manque toutefois dans le rapport explicatif des exemples d'« éléments supplémentaires ». Par ailleurs, nous souhaiterions que l'ajout de ces éléments supplémentaires soit soumis à la consultation des cantons ainsi que des entreprises et milieux concernés.

7. Financement de la MODI (cf. art. 34ss de la loi et ch. 6 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'accord que la MODI soit financée à long terme par des redevances d'utilisation ?

Oui avec réserves

Remarques : Si la perception d'une redevance d'utilisation peut paraître a priori judicieuse, elle risque de rebuter certains utilisateurs (qui peuvent être aussi des fournisseurs de données). Par ailleurs, la perception d'« émoluments à hauteur des coûts marginaux afin d'assurer une haute disponibilité du système en cas de dépassement d'un certain nombre de consultations durant une certaine période » risque d'être difficile à mettre en œuvre. Il nous paraît également délicat de demander une redevance aux entités qui mettent à disposition leurs données (par exemple cantons, communes, entreprises de transports). Toutefois, s'il y a trop de dérogations à cette perception (art. 36 al. 4), le financement de la MODI par ces émoluments d'utilisation sera très difficile. Par ailleurs, comme l'utilisation de la NADIM sera gratuite les 10 premières années, il sera délicat de la rendre payante après ce laps de temps.

La perception d'émoluments et ses conséquences doivent être analysée de façon plus approfondie.

NADIM

8. La NADIM comme contribution à un système de mobilité plus efficace (cf. art. 5ss de la loi et ch. 4.1.8 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est opportun d'améliorer la mise en réseau des données sur la mobilité et

de leurs utilisateurs (par ex. fournisseurs de mobilité, développeurs d'applications, pouvoirs publics, science) au moyen d'une NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité) ?

Oui

Remarques : -

9. Données clés de la NADIM (cf. art. 6 de la loi et ch. 4.1.8.6 du rapport explicatif) :

- a) Êtes-vous d'accord que les fournisseurs de données doivent mettre à disposition un ensemble minimal de données pertinentes sur la mobilité (par ex. localisation, disponibilité et tarifs des offres de mobilité) s'ils souhaitent que leurs offres soient rendues accessibles via la NADIM ?

Oui

Remarques : Il convient d'ajouter aux données de base mentionnées à la page 28 du rapport, les données de fréquentation des transports publics ainsi que les données permettant d'analyser les flux de trafic routier.

- b) Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral et l'exploitant de la NADIM déterminent l'ensemble de données clés nécessaires pour chaque fournisseur de données dans le but d'assurer la viabilité du système ?

Oui

Remarques : Toutefois la Confédération et le centre exploitant la NADIM doivent être ouverts et réactifs aux propositions et avis des cantons, des communes, des entreprises en charge de la mobilité, des fournisseurs d'application multimodale, etc.

- c) Êtes-vous d'avis que les données clés devraient en principe être rendues accessibles en tant qu'open data (généralement gratuitement, pour un libre usage) au moyen de la NADIM ?

Oui

Remarques : Il convient de parler de données de base et non de données clés afin de reprendre la terminologie de la loi et du rapport.

- d) Êtes-vous d'accord que le Conseil fédéral puisse prescrire la restitution de données en contrepartie de l'obtention, par le biais de la NADIM, de données clés dont l'accès nécessite un surcroît de travail ?

Oui (sous réserve)

Remarques : Nous ne sommes pas certains d'avoir compris la question ainsi que l'al 4 de l'article 6. Si cela signifie que les entités qui utilisent les données de la NADIM mettent leurs données à disposition de la NADIM en contrepartie, nous y sommes favorables. Toutefois, cette réciprocité devrait selon nous être la règle.

10. Subventionnement du raccordement technique à la NADIM (cf. art. 10 de la loi et ch. 4.1.8.3 du rapport explicatif) :

- a) Le Conseil fédéral doit-il soutenir, pendant les deux premières années, financièrement le raccordement (par ex. développement d'interfaces) de systèmes privés qui fournissent ou utilisent la NADIM, en tenant compte de la capacité financière des utilisateurs concernés et de l'utilité de leurs données ?

Oui

Remarques : En contrepartie, les données des utilisateurs qui bénéficient de cette aide fédérale devraient être livrées à la NADIM. Cette aide devrait également être soumise à condition, afin qu'elle ne bénéficie pas à des privés dont les projets ne sont pas menés à terme.

- b) Êtes-vous d'avis qu'une contribution à fonds perdu d'au maximum 40 % des coûts est justifiée ?

Oui sous réserve

Remarques : Les utilisateurs qui fournissent des données devraient pouvoir être raccordés gratuitement. Pour les utilisateurs qui reçoivent des données, cette contribution à fonds perdu doit être conditionnée par leurs bénéfices présents et futurs. Pour ceux qui fournissent et reçoivent des données, un examen plus approfondi doit déterminer si une partie de la contribution, et dans quelle proportion, est à fonds perdu.

Réseau des transports CH

11. Contribution à un système de mobilité efficient au moyen du Réseau des transports CH (cf. art. 8 de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis que le Réseau des transports CH peut contribuer de manière significative à la représentation, à l'échange simplifié et à la liaison de données sur les infrastructures de transport et sur la mobilité en créant un système de référence spatiale pour les géodonnées relatives à l'infrastructure des transports suisse ?

Oui

Remarques : -

12. Le réseau des transports CH comme système de référence utilisant également des données sur les réseaux de transport privés (cf. art. 8, al. 2, de la loi et ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Êtes-vous d'avis qu'il est juste que le Réseau des transports CH vise non seulement à établir un système de référence pour les géodonnées relatives aux voies de transport des pouvoirs publics, mais aussi pour d'autres données relatives aux voies de transport ?

Oui (à priori)

Remarques : Les notions de voies de transport des pouvoirs publics et d'autres données relatives aux voies de transports ne sont pas claires. La terminologie française adoptée dans cette question ne nous paraît pas très heureuse. Dans tous les cas nous sommes d'accord avec l'alinéa 2 de l'article 8. Le Réseau des transports CH doit être le système de référence pour toutes les données sur la mobilité.

13. Exploitation du Réseau des transports CH (cf. art. 8, al. 5 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le Conseil fédéral devrait charger swisstopo d'exploiter le Réseau des transports CH après sa mise en place ou voyez-vous des alternatives appropriées ?

Oui

Remarques : swisstopo est l'office spécialisé de la Confédération pour la géoinformation. Il doit gérer le Réseau des transports CH comme il gère d'autres géodonnées de référence. Toutefois, si le besoin se fait sentir, une reprise de cette gestion par le CDM pourrait éventuellement être examinée lorsque la MODI et le CDM auront trouvé un « rythme de croisière ».

Le nombre de postes à créer (21 EPT) pour ce Réseau nous paraît très important. Il manque dans le rapport explicatif des détails sur le genre de postes à créer et les tâches qui leur seront dévolues.

Exigences auxquelles la MODI doit répondre

14. Principes / exigences générales lors de l'exploitation de la MODI (cf. art. 9, al. 1 et art. 12, al. 4, de la loi et ch. 4.1.5 du rapport explicatif) :

- a) Êtes-vous d'accord avec les exigences générales et/ou les principes relatifs à l'exploitation de la MODI (ouverture, caractère facultatif, égalité de traitement, but non lucratif, qualité, fiabilité, transparence, flexibilité) ?

Non

Remarques : Le caractère facultatif doit selon nous être atténué (voir aussi remarques à la question 3 et dans la lettre). Si l'utilisation de la MODI est soumise à émolument, l'égalité de traitement doit également être atténuée : un utilisateur dégageant des bénéfices ne devrait pas être traité de la même manière qu'un utilisateur à but non lucratif, d'utilité publique ou que les services publics. Il en va de même pour un utilisateur qui met à disposition ses données

- b) Principe du caractère facultatif : êtes-vous d'accord que les données soient mises à disposition de manière facultative via la MODI et qu'aucune autre obligation de fourniture soit introduite (cf. ch. 4.1.5.1 du rapport explicatif) ?

Non

Remarques : Voir remarques sous 14. a) et dans la lettre.

- c) Contrairement au principe du caractère facultatif, seriez-vous favorable à l'introduction de nouvelles obligations de fourniture de données sur la mobilité pour les services suivants (entraînant éventuellement une révision de la Constitution nécessaire à cet effet) ?

Obligation de fourniture pour les pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) ?

Oui (sous réserve)

Remarques : Pour autant que cela n'entraîne pas pour les pouvoirs publics de dépenses supplémentaires pour la récolte et la fourniture des données non compensées par des bénéfices équivalents.

Obligation de fourniture pour les fournisseurs de mobilité concessionnaires ou subventionnés ?

Oui (avec réserve)

Remarques : Sous réserve de la réciprocité (les entreprises non concessionnées devraient aussi ouvrir leurs données).

Obligation de fourniture pour les entreprises privées ?

Oui (avec réserve)

Remarques : La question du paiement, dans certains cas, de la fourniture de données de mobilité est à examiner.

Centre de données sur la mobilité (CDM)

15. Nouveau centre de données sur la mobilité (cf. art. 12 de la loi et ch. 4.1.9.2 du rapport explicatif) :

- a) Compte tenu des principes évoqués au ch. 4.1.5 du rapport explicatif (cf. question 14), jugez-vous qu'il est opportun de créer un CDM en tant que nouvel établissement de la Confédération pour mettre en place, exploiter et perfectionner la NADIM ?

Oui

Remarques : Le nombre de postes EPT nécessaire (49) pour ce centre et son budget annuel sont très importants. Il manque dans le rapport explicatif des détails et des informations sur le genre de postes et leurs tâches. Voir aussi remarques ci-dessous (sous b)

- b) Considérez-vous qu'une autre forme d'organisation et une autre forme juridique seraient plus appropriées ? Laquelle et pourquoi ? Dans l'affirmative, comment envisageriez-vous le financement de cette organisation ? (cf. ch. 4.1.9.3 du rapport explicatif) ?

Sans avis

Remarques : Eventuellement sous forme d'office ou de service (par exemple de l'OFT ou de swisstopo) de la Confédération. Cela éviterait la mise en place d'un Conseil d'administration. Sans être contre, nous nous demandons ce qui a motivé le choix de la forme d'un établissement de droit public de la Confédération.

En ce qui concerne le Conseil d'administration du CDM (art. 21), nous demandons que les cantons y soient représentés, et éventuellement les communes et l'Alliance SwissPass (organisation de branche des transports publics).

16. Tâches du CDM lors de l'exploitation de la NADIM (cf. art. 13 de la loi et ch. 4.1.8.2 du rapport explicatif) :

- a) Considérez-vous que les tâches selon l'art. 13, al. 2, let. a – e, de la loi sont appropriées ?

Oui

Remarques : Voir remarques sous c)

- b) Standardisation dans le domaine des données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. b, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est judicieux, dans le but de garantir l'interopérabilité tout en impliquant les acteurs concernés, que le CDM fixe les exigences en termes de données sur la mobilité, de métadonnées et de services techniques (par ex. les normes applicables) et qu'il en vérifie le respect ?

Oui

Remarques : Toutefois il est important que ces exigences suivent les évolutions techniques. La standardisation des données ne doit pas restreindre les moyens techniques liés à leur acquisition. A titre d'exemple, la standardisation SWISS10 proposée par l'OFROU pour le comptage de trafic ne prend pas en compte certains types de compteurs de trafic, notamment les compteurs radar ainsi que les caméras (alors que ces technologies vont très probablement supplanter les compteurs à boucles ou à tube).

- c) Échange de données sur la mobilité (cf. art. 13, al. 2, let. d et e, de la loi) : êtes-vous d'avis qu'il est approprié que le CDM se charge de l'intégration des données et de la mise à disposition des données et des services tout en assurant un soutien spécialisé et technique ?

Oui

Remarques : L'usage permettra de voir si l'organisation du CDM et les tâches qui lui sont confiées sont appropriées. Le nombre de postes EPT du CDM pour la mise en place et l'exploitation de la NADIM nous paraît toutefois excessif.

17. Prestations commerciales (cf. art. 15 de la loi et ch. 4.1.8.4 du rapport explicatif) :

L'exploitant doit-il pouvoir fournir des prestations commerciales telles que des conseils et des expertises si celles-ci requièrent son savoir-faire particulier et ne concurrencent pas les entreprises du secteur privé ?

Oui

Remarques : -

18. Clause d'exclusion (cf. art. 17 de la loi) :

Êtes-vous d'avis que le CDM doit pouvoir exclure les utilisateurs de données de l'utilisation de la NADIM s'ils ne satisfont pas à leurs obligations, notamment en matière de fourniture de données, ou s'ils utilisent les données de manière illégale ou abusive ?

Oui

Remarques : Il manque toutefois des exemples d'utilisation illégale ou abusive dans le rapport explicatif.

19. Protection des données (cf. art. 18 de la loi et ch. 4.1.8.6.3 du rapport explicatif) :

- a) Êtes-vous d'avis que les conditions-cadres prévues à l'art. 18 de la loi en matière de traitement des données personnelles sont suffisantes pour garantir la protection des données ?

Non

*Remarques : Selon l'Autorité cantonale de la transparence, de la protection des données et de la médiation du canton de Fribourg, les conditions-cadres prévues à l'article 18 du projet en matière de traitement des données personnelles ne sont pas suffisantes pour garantir la protection des données car le traitement de données personnelles sensibles n'est pas suffisamment décrit. Il serait nécessaire, au vu des principes de protection des données, de mentionner explicitement les données traitées, le but du traitement, la durée de conservation respectivement la destruction et les destinataires des données. En outre, les mesures organisationnelles et techniques adaptées doivent être garanties.
En outre, il serait opportun de préciser si les « données de déplacement » constituent des données personnelles.*

- b) Partagez-vous l'avis selon lequel il incombe en principe aux fournisseurs de données de garantir la protection des données personnelles de leurs clients finaux, par exemple en livrant des données anonymisées ?

Oui

Remarques : L'Autorité cantonale de la transparence, de la protection des données et de la médiation du canton de Fribourg estime que, par mesure de gouvernance et de sécurité des données, il est important que les fournisseurs de données anonymisent les données personnelles avant leur livraison. Les données anonymisées ne doivent plus permettre d'identifier ou de réidentifier les personnes concernées.

Questions complémentaires :

20. Incitations pour participer à la NADIM :

La visibilité et l'utilisabilité accrues ainsi que la liaison plus simple des données et des offres incitent-elles suffisamment les fournisseurs de mobilité et les autres parties intéressées à

participer à la NADIM ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place ?

Non

Remarques : La question du caractère facultatif est à revoir afin d'inciter les fournisseurs de mobilité à participer à la NADIM. Pour le reste, si la participation à la NADIM, une fois celle-ci créée, n'est pas suffisante, des incitations supplémentaires devront être étudiées et mises en place.

21. Coordination centralisée / maîtrise des données décentralisée des données sur les réseaux de transports (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Considérez-vous que l'approche d'une coordination centralisée avec une souveraineté décentralisée des données en vue d'une harmonisation durable des données sur les réseaux de transport est opportune ?

Oui, à priori et en l'état

Remarques : Nous ne comprenons pas bien la question. Que veut dire par exemple « souveraineté décentralisée des données ». En ce qui concerne la coordination centralisée, l'usage dira si une décentralisation peut s'avérer judicieuse.

22. Incitations pour participer au Réseau des transports CH (cf. ch. 4.1.7 du rapport explicatif) :

Estimez-vous que l'utilité de la liaison et de la compatibilité des propres données sur les réseaux de transport avec d'autres données est suffisante pour que les fournisseurs de données participent au Réseau des transports CH ? Dans la négative, quelles incitations supplémentaires devraient être mises en place.

Sans avis

Remarques : La question du caractère facultatif de la livraison des données se pose à nouveau. Son atténuation inciterait les fournisseurs de données à participer à ce Réseau

23. Acquisition des données sur la mobilité via l'infrastructure de données sur la mobilité :

Êtes-vous d'avis qu'il faut indiquer la source des données lors de l'utilisation de données ?

Oui

Remarques : -

24. Autres remarques concernant le projet :

Avez-vous d'autres remarques à formuler concernant le projet ?

Oui, nous émettons également les remarques suivantes :

- > Le rapport explicatif est long et la terminologie française utilisée n'est pas facilement compréhensible ;
- > Nous signalons à l'article 6, al. 2 du projet de loi une faute de frappe ou d'impression (« qui » et non « i ») ;
- > En ce qui concerne le glossaire disponible aux pages 50 et suivantes du rapport explicatif, il conviendrait de mettre la terminologie française en correspondance avec la première lettre des termes français et non avec celle des termes allemands ;
- > Il manque, tant dans la loi que dans le rapport (commentaires des dispositions), des détails et des explications concernant les postes EPT attribués au CDM et au Réseau des transports CH : seuls les chiffres sont indiqués sans informations sur le genre de postes, les qualifications requises et les tâches qui leur seront dévolues.

- > Où se situeront les 6 postes EPT décentralisés ? Seront-ils financés intégralement par la Confédération ? (voir aussi remarque suivante).
- > A la page 44 du rapport explicatif, point 6.1.2.2 il est précisé que « L'exploitation de la tâche de base du Réseau des transports CH nécessitera des ressources auprès des fournisseurs de données, des cantons/villes/communes » et que « Le financement procède conformément au ch. 6.1.1.3 ». Est-ce à dire que ces postes, y compris auprès des cantons et des communes, seront financés par la Confédération ? Est-ce que ce sont les 6 postes décentralisés mentionnés pour le Réseau des transports CH ?
- > Il manque (dans les commentaires des dispositions) des informations plus précises sur ce qu'implique le « transfert au CDM des tâches que les CFF exercent à des fins multimodales dans le cadre de la maîtrise du système d'information à la clientèle ». Quels seront les impacts de ce transfert sur le personnel de CFF ?
- > Si l'abréviation FTE à la page 45 du rapport signifie full-time équivalent (FTE) ou EPT en français (équivalent plein temps), il convient de remplacer FTE par EPT.
- > Voir aussi nos remarques sur l'historisation des données de fréquentation des transports publics et des données de flux de trafic émises dans la lettre.